Mystère, des Avengers… disparus

La Gazette des Mousquetaires De l'Ufo

Le Triangle des Bermudes

Numéro 55 du jeudi 24 mai 2018

Gwion Coat ar Roc'h



I - Le Triangle des Bermudes

(Selon l'enquêteur Gian J. Quazar)
1ère Partie : Les avions, par Jean Sider

Introduction :

Le triangle des Bermudes se situe en gros du Sud de la Floride, aux Bermudes, et à Porto-Rico.

Il y a déjà quelques années, on a beaucoup polémiqué sur les mystères non élucidés du Triangle des Bermudes dont la forme serait plutôt comme une ellipse ou un losange pour certains chercheurs. Mais ce sont surtout quelques auteurs rationalistes qui ne se sont pas gênés pour "*expliquer l'inexplicable*" de cette zone où les transports maritimes et aériens sont très abondants. Il est exact que le Triangle se trouve être aussi une zone confrontée à des phénomènes météorologiques parfois violents, d'où le nombre très élevé d'accidents qui s'y produisent. Cependant, les cas à haute étrangeté, sur lesquels les démolisseurs évitent de se pencher, montrent l'activité de phénomènes inconnus de notre science, et les inquiétants agissements des ovnis. Et lesdits phénomènes paraissent responsables de nombreuses disparitions d'avions et de navires dans des circonstances telles que, d'évidence, les mauvaises conditions météorologiques peuvent et même doivent être écartées.

Nous allons donc nous concentrer ici uniquement sur les incidents qui entrent dans la catégorie des mystères non élucidés, que l'on peut ranger dans la catégorie **des** faits paranormaux. Cependant, avant d'en arriver là, nous tenons à ouvrir une parenthèse afin de réduire en miettes l'initiative prise par un démolisseur anonyme, qui s'est manifesté en 2015 sur Internet à propos du Triangle.

La dernière banalisation connue

C'est vrai, près d'un demi-siècle après les dernières tristes et pédantes publications des réducteurs d'énigmes aériennes et maritimes dans le Triangle des Bermudes, voici qu'une dépêche datée du 15/12/2015, propose sur Internet une "*nouvelle explication scientifique*" du mystère ! Ne possédant ni doctorat, ni autre diplôme dans aucune discipline scientifique, nous ne critiquerons pas la version proposée, pour ne pas dire pour l'exposer :

1° - Le titre de l'article se termine par un point d'interrogation : ***Le Mystère du Triangle des Bermudes élucidé ?*** Donc ce n'est pas une option définitive, mais une question qui suppose une hypothèse ou une théorie. Puis l'auteur rapporte les arguments scientifiques qui résoudraient ces mystères, comme s'ils expliquaient la solution, la seule, la vraie, absolument indéboulonnable. Bref, à l'en croire, les disparitions sont dues à de fréquentes explosions de "*pingos*" (sic)*, énormes poches sous-marines de gaz méthane qui enverraient les navires par le fond.

* Terme inconnu de nos dictionnaires.

2°- « ***Abriterait** des pingos… Les bateaux **pourraient** donc… cette explication **pourrait**… ».* Tous ces temps sont au conditionnel. Donc ce n'est uniquement qu'une possibilité, et non de certitude !

3°- « *Des dolines, ces trous d'envergure…* » (Faux, les dolines sont de petites dépressions (Larousse 2008).

4°- A la rigueur, cette explication pourrait s'appliquer aux navires, car seul l'élément marin est concerné, pas celui qui est aérien, donc les disparitions d'avions ne sont pas expliquées, loin s'en faut.

5°- La version fait l'impasse sur de nombreuses anomalies, aussi bien liées aux disparitions d'avions que de navires, comme nous le verrons déjà dans ce premier texte, au sujet des avions.

6°- Les scientifiques censés avoir émis cette explication sont dits être des Russes et des Norvégiens ! Ce qui fait bizarre dans cette affaire, et même ridicule, car les Américains sont les premiers concernés par cette énigme, d'autant qu'ils ont suffisamment d'experts dans de très nombreux domaines pour résoudre ce mystère. Un mystère qu'ils ont probablement résolu depuis longtemps, mais qui reste inavouable, on peut facilement comprendre pour quelles raisons.

7°- Aucune référence scientifique sérieuse n'est donnée, revue spécialisée, communiqué d'un organisme officiel, etc., et la seule mise à jour date également de 2015. Plus de deux ans après cette diffusion, aucune source sérieuse officielle n'est venue confirmer ni infirmer bien évidemment, le bienfondé "*des dits scientifiques*" européens cités. Ceux-ci sont probablement nés dans l'imagination d'un individu d'obédience rationaliste soucieux de leurrer le grand public avec une "*solution"* non prouvée et surtout invérifiable par manque de sources faisant autorité.

Cela étant exprimé, passons à des choses beaucoup plus sérieuses sur le Triangle. Il s'agit ici du condensé d'une enquête remarquablement menée qui renvoie les rationalistes de tous bords à leurs chères études. Elle aura duré une vingtaine d'années, ce qui montre déjà une grande ténacité comme le font certains journalistes d'investigation les plus sérieux, dans des domaines plus traditionnels. Elle est très objective et considérée comme la plus fouillée au point que nous n'hésitons pas à la considérer comme l'enquête la plus minutieuse et exempte de toute interprétation personnelle très engagée. Bref, elle très au-dessus des élucubrations des "*debunkers"* des années précédentes, et surtout, elle a été effectuée avec une honnêteté intellectuelle que nos détracteurs ne posséderont jamais, victimes d'un système éducatif qui impose une censure absolue sur les faits paranormaux.

C'est le travail énorme effectué par Gian J. Quazar, détaillé dans un livre de 294 pages, qui aurait mérité amplement une publication en langue française (1). Nous sommes d'ailleurs disposés à donner notre exemplaire à un éventuel éditeur courageux pour qu'il agisse en ce sens.

La preuve par les systèmes d'alarme.

Voici le premier élément prouvant l'anomalie de certaines disparitions de vaisseaux aériens et marins.

Tous les avions et les navires sont obligatoirement équipés de dispositifs spéciaux qui se déclenchent automatiquement en cas d'incidents importants. Les navires sont pourvus de l'EPIRB : *Emergency position-indicating radio beacon*, (balise de radio d'urgence d'indication de position). Ces appareils s'activent en cas d'incendie et autres sinistres majeurs, comme de submersion. Quant aux avions, ils sont impérativement dotés d'un ELT, *Emergency locator transmitter* (émetteur de localisation d'urgence), qui se déclenche dans les mêmes circonstances (1, p. 6).

Or, jamais ces dispositifs ne se sont déclenchés dans les cas d'avions et de navires disparus sans appels de détresse et sans laisser de traces. En 2004, un total de 120 disparitions (navires et avions confondus), sans appels d'urgences automatiques captés ni épaves retrouvées, étaient toujours dénombrés. Pourtant, ces systèmes fonctionnent normalement dans des cas d'avaries classiques dues à des causes accidentelles naturelles diverses, donc n'ayant rien de mystérieux (1, p. 6).

Des rencontres de G.J. Quazar avec des pilotes d'avions et des capitaines de navires, ont débouché sur des témoignages effarants. Il est question de forces inexplicables qui provoquent les ennuis suivants : compas gyroscopiques "*devenus fous*" (sic), pertes d'énergie électronique, radios inutilisables, pannes de groupes électrogènes, brouillards anormaux, obscurités subites, phénomènes lumineux bizarres, etc. Toutes ces situations génitrices de problèmes divers inconnus de nos météorologistes font que le Triangle est devenu à la longue une zone quasiment unique en son genre, à la sinistre réputation (1, p. 7).

Des membres retraités de l'U.S. Coast-Guard (Garde-côtes américains*) et d'autres encore en activité, ainsi que des contrôleurs aériens et divers experts maritimes ont permis à Quazar de collecter de nombreux cas de phénomènes divers enregistrés notamment sur les écrans de leurs radars, et les très rares appels de détresse reçus dans des conditions aberrantes par radio. Il a surtout consulté un nombre énorme de sources diverses, à savoir :

--- Livres et articles : 144.

--- Documents officiels **:** 228**.** (Rapports succincts divers, dont beaucoup microfilmés, obtenus dans une vingtaine d'organismes civils et militaires, dont l'U.S. Coast-Guards de Miami (FL), le National Transportation Safety Board (NTSB), à Washington, D.C., l'U.S. Air Force, l'U.S. Navy, les Lloyd's Casualty Reports, etc. (1, pp. 269-282).

*** Les Garde-côtes sont les premiers à se porter au secours des naufragés, et de rechercher des épaves de navires et avions disparus.**

Quelques chiffres :

On a souvent dit que la réputation du Triangle était basée sur une vingtaine d'avions et de cinquante navires déclarés manquants sur les cent dernières années. Or les enregistrements officiels montrent que ces chiffres ont été facilement dépassés sur n'importe quelle période de dix ans ! En moyenne, quatre avions et environ vingt yachts disparaissent chaque année dans le Triangle. Cela peut se vérifier si l'on consulte les « *Brief Formats* » (Rapports succincts) au National Transportation Safety Board (NTSB), (1 p. 3). Citons quelques exemples chiffrés d'avions disparus :

- De 1964 à 1974 : 37.
- De 1974 à 1984 : 41.
- De 1984 à 1994 : 32 (1, p. 3).

En 1978 et 1979, 18 avions ont disparu dans des conditions mystérieuses (sic) et deux ou trois seulement ont été mentionnés dans les journaux. Parmi eux, un avion de ligne (un charter DC-3 bimoteur), et des avions privés, alors qu'ils étaient en approche dans l'étroit couloir aérien entre l'île Bimini et Miami. Tous ont disparu sans appels de détresse, sans raison apparente, et les recherches n'ont retrouvé aucune trace de ces appareils ni de leurs passagers. C'est, selon Quazar, « *comme si une main gigantesque les avait chirurgicalement extraits soigneusement, sans pour autant affecter le trafic aérien dudit couloir* » (sic) (1, p. 2).

Certains cas, selon Quazar, donnent l'impression que des « brouillards électroniques » (sic) ont produit des causes non naturelles très dangereuses. D'autres impliquent des aberrations d'espace et de temps, comme dans le cas de Peter Jensen en février 1980 ; ainsi que celui de José Maldonado Torres en juin de la même année, qui seront cités par ailleurs dans cet article. En effet, Jensen parut entrer dans « une zone fermée » ou « des limbes », lieux indéterminés et intemporels (où le fuel des avions cesse d'alimenter les moteurs), avant d'en être éjectés ou de s'en échapper. Quant à Maldonado-Torres, il fut confronté à un ovni apparemment responsable de sa disparition ! Ce qui, toujours selon Quazar, impliquerait l'intervention d'une action aérienne étrangère (*alien*), ou autres intelligences (sic) (1, p. 43).

Exemples d'anomalies :

Rappelons d'abord aux mémoires défaillantes une affaire qui a été abusivement banalisée sans preuves, mais c'est l'une des premières disparitions du Triangle qui a attiré l'attention de certains chercheurs.

--- Le 5 décembre 1945, le vol militaire n° 19, comprenant cinq bombardiers torpilleurs *Avenger* de l'U.S. Navy, partent du Naval Air Station de Fort Lauderdale (Floride) pour s'entraîner. Quelques minutes plus tard ils disparaissent corps et biens dans le Triangle. Leur disparition s'est produite à

environ 123 miles à l'est au-dessus des Bahamas. Peu avant ce désastre, le leader signala par radio que « *lui et ses équipiers avaient des ennuis de compas gyroscopiques, qu'ils étaient perdus et ne pouvaient plus revenir* (sic). Des recherches énormes furent opérées, mais elles ne découvrirent pas la moindre trace, malgré l'emploi d'appareils sophistiqués pour ce faire. Pourtant, tous les pilotes possédaient des équipements de survie en mer. Quel *debunker* a-t-il cité ce dernier détail ? Aucun. De plus, onze minutes avant le départ de ce vol 19, un autre groupe de cinq *Avenger* avait décollé pour effectuer exactement le même entrainement sur le même parcours, avec un plan de vol identique à celui vol 19, et il est revenu intact à Fort Lauderdale sans problèmes, même pas la moindre mauvaise condition atmosphérique. Ce n'est pas tout. Un gros PBM *Mariner* décolle bientôt avec treize spécialistes des sauvetages en mer à son bord, pour récupérer d'éventuels survivants vers la dernière position connue du vol 19. Hélas, il disparait corps et biens à son tour sans appel de détresse.

Il existe aussi plusieurs autres mystères dans cette affaire, dont un curieux appel radio « FT…FT » entendu par des pilotes chargés des recherches, plusieurs heures après cette disparition, dans le secteur concerné par ce drame. Chaque jour, jusqu'au 10 décembre, plus de deux cents avions participèrent aux recherches de ces militaires de l'U.S. Navy, sans pour autant les retrouver (1, p. 22).

Inutile de revenir sur d'autres affaires s'étant produites dans le Triangle avant 1980, d'autant qu'elles ont été "expliquées" à l'aide d'arguties filandreuses, et passons - de préférence - à ce qui s'est passé par la suite et que les démolisseurs amateurs de « socio-psychologie » auront bien du mal à étiqueter dans les accidents mécaniques, l'incompétence des pilotes, la foudre, la météo, ou autre cause naturelle.

Anomalies paranormales :

--- Le 11 février 1980, un *Beach Baron* 58 quitte Saint-Thomas pour Miami. Le dernier contact radio du jeune pilote Peter Jensen est reçu à 8h38 a.m. (4h23 après son décollage). Il affirme se trouver à seulement 6 miles ½ à l'est de Miami, que ses deux moteurs sont en panne, et qu'il va tomber dans la mer. Mais son appel est reçu par un avion *Fleming* (vol 667), se trouvant au-dessus des environs de Bermuda, soit en gros à 1.000 miles plus loin, et Miami ne reçut pas cet appel ! A 8h53, plusieurs appels de détresse de Jensen sont captés par deux autres avions, toujours dans le secteur de Bermuda. Il disait être à 150 pieds d'altitude (50m !), et qu'il était désorienté dans d'étranges nuages (sic). Le temps à Miami, à ce moment-là, était idéal, confirmé immédiatement par un hélicoptère des Garde-côtes. Mais à Miami les recherches furent vaines et aucun signal ELT ne fut reçu.

Ce n'est pas tout. Auparavant, à 8h05 la tour de l'île Caicos, entre San Juan et Miami (à 600 miles au large), avait reçu un appel de Jensen (identifié par le matricule de son appareil (N9027Q). Il disait se trouver à 10 minutes de ladite île et demandait la permission d'atterrir. Mais malgré l'accord donné, aucun avion ne s'est présenté pour ce faire. L'enquête a établi que l'avion n'avait que 5 heures de fuel au départ. Or, 16 heures après avoir décollé, l'appareil de Jensen fut enregistré encore en train de voler ! Ce qui fait 11 heures de vol sans carburant !

Aucun avion ne peut refaire le plein de carburant sans être dûment enregistré ; la vérification montra que le *Beech Baron* de Jensen ne refit pas le plein en cours de trajet. (1, pp. 42-43).

(NdJS) : Entre 8h38 et 08h53, il y a 15 minutes, soit un quart d'heure à voler avec moteurs en panne, dans un ailleurs inconnu, échappant à notre monde physique, situé entre l'île Caicos et les Bermudes.

--- Le 28 juin 1980, à 35 miles de la côte de Porto-Rico, José Maldonado-Torres, pilote d'un Ercoupe, signale à son contrôle aérien, qu'il est *« harcelé par un objet bizarre »* (sic). Ce dernier l'obligeait à changer son cap, et aussitôt que José tentait de s'y replacer, l'objet revenait le forcer à prendre une autre direction. Puis le pilote annonce que ses commandes ne fonctionnent plus. Et l'écho de son avion disparait des écrans-radars du contrôle aérien. Une minute plus tard, « *un*

objet » (non identifié--NdJS) *réapparait et s'éloigne à grande vitesse* (sic). On ne revit plus jamais cet avion ni ses deux occupants, et les recherches engagées ne donnèrent aucun résultat. (1, pp. 43-44).

Puis, notre source mentionne ceci :

Inexplicablement, « un tel appareil » (sic) fut découvert immergé, et abandonné par ses occupants. C'est un amateur de plongées sous-marines, Mr. Salvor Graham Hawkes, qui a découvert un *Pipe*r entre Miami et Bimini. L'appareil était dans un endroit profond des *Florida Straits.* De plus, il a filmé la cabine de pilotage, vide d'un ou des occupants. Des zooms de ses prises de vue ont permis de constater que la clé de contact était absente et que les portes étaient solidement verrouillées. De plus, Il n'y avait pas d'objets personnels à l'intérieur. Selon Mr. Hawkes, il est impossible d'enlever la clé de contact d'un Piper immergé. (1, pp. 44-45)

Nous ignorons si un *Ercoupe* (Société ERCO) est appareil ressemblant à un Piper, mais la phraséologie « un tel appareil », semble l'indiquer. Cependant, était-ce celui de José Maldonado Torres ? D.J. Quasar ne l'affirme pas.

La phrase soulignée suggère que l'avion **aurait** été « neutralisé » en plein ciel, son ou ses occupants capturés, la clé de contact enlevée, puis les ravisseurs auraient rejeté l'appareil à la mer, comme on jette une boîte de conserve vide, ce qui pourrait relever de la science-fiction ! Oui, mais compte tenu de ce que nous savons des étranges et formidables capacités de l'intelligence supérieure qui produit les ovnis et autres faits paranormaux, il arrive que dans cette affaire, la réalité puisse dépasser la fiction.

--- Le 6 janvier 1981, un *Beechcraft Bonanza* avec quatre personnes à bord, file vers Opa Locka, près de Miami. À 11h41 a.m. l'appareil est déclaré « en retard ». Plusieurs appels de détresse ont été entendus par des pilotes en vol, l'avant-dernier environ 30 minutes après épuisement du fuel du *Bonanza*, le dernier étant reçu à 5h00 p.m., soit 90 minutes après avoir épuisé tout son carburant ! Dans ce dernier cas, le receveur obtint le matricule du Bonanza qui s'avéra exact. Pas d'autres détails signalés. (1, pp.44-45).

--- Le 31 mars 1984, un charter Cessna 402B va de Bimini à Miami. Le contrôle aérien remarque bientôt que l'avion perd très rapidement de l'altitude sans que le pilote ne lance le moindre appel de détresse. Il disparaît ensuite des écrans-radars à 30 miles au large de Miami. Deux témoins séparés affirment peu après avoir vu un avion tomber dans la mer à 1 mile seulement de ladite ville. Ce ne pouvait être le Cessna. Des recherches furent diligentées au point de chute indiqué mais elles de révélèrent aucune trace d'appareil accidenté (1, pp. 45-46). Un « crash de rien », en quelque sorte ! Comme l'a écrit Joël Mesnard dans LDLN, à propos de supposés crash d'ovnis ou d'avions en France, mais qui n'ont jamais laissé d'épaves ni le plus petit débris.

--- Le 26 mars 1986, un charter *Piper Chieftain* a 100 miles à parcourir entre Miami et West End (Grand Bahama Island). Il transporte six passagers, avec comme pilote José Villa. La météo est parfaite. Le dernier message de Villa le situe à 10 miles de West End, soit entre 5 et 7 minutes de vol. Mais on n'a jamais revu cet appareil ni su ce qu'il était devenu. Le trafic maritime sous ce parcours restant à faire était pourtant très intense, mais personne n'a jamais signalé le crash de cet appareil. C'est comme s'il s'était « dématérialisé » (sic) (1, p. 46).

--- Le 27 mai 1987, un *Cessna* 402C est clairement vu passer au-dessus de sa destination : Marsh Harbour (Great Abaco Island), puis continuer son vol vers l'est, comme si son pilote n'avait jamais vu l'endroit où il devait atterrir. Il paraissait n'avoir aucun ennui de moteurs et il a disparu définitivement, car on ne l'a plus jamais revu (1, p. 46). Comme si, lui aussi, s'était (ou avait été) « dématérialisé ».

--- En 1991, la veille de la Toussaint, un *jet Grumman Cougar*, avec deux hommes à bord, disparaît en montant de 25.000 à 29.000 pieds dans un ciel clair, pour éviter un orage, après accord de son Centre de contrôle aérien. Puis son écho radar cesse d'exister, sans raison

apparente. Il prenait de l'altitude, et les contrôleurs aériens ne l'ont même pas vu chuter. L'appareil s'est évanoui corps et biens, et pas un seul indice n'a été découvert, malgré les nombreuses tentatives entreprises pour localiser le moindre élément de cette ahurissante disparition (1, pp. 1 et 2).

--- Le 4 mai 1997, un Piper *Apache* disparaît. De longues recherches restent infructueuses. Puis, le 7 juin 1997 il est découvert à 5 miles de Bimini dans un fond de mer de seulement 7 à 8 pieds (2m10 à 2m40). Curieusement il paraissait être tombé tout récemment (sic). Pas d'autres détails donnés. (1, pp. 44-45). Si « tombé tout récemment » est justifié, cela suggère que l'appareil aurait été retenu en un « lieu céleste » inconnu durant plusieurs jours ! On ne dit pas si des passagers décédés étaient dans l'épave, mais il nous semble que si c'était le cas, cela aurait été précisé.

--- Le 12 mai 1999, un *Aero-Commander 500* est repéré aux radars du Contrôle aérien, près de Nassau en train de descendre anormalement, mais sans appel du pilote, Enrique Esme, pour signaler quelque chose d'anormal. Puis le radar enregistre son altitude à 000 (ce n'était pas un appareil amphibie). Mais 30 minutes plus tard son écho réapparait, et son pilote demande l'autorisation d'atterrir à Nassau ! Il exécute ensuite des manœuvres très anormales, ce qui provoque la colère du contrôleur aérien (bien que Esme ait paru inconscient de ce qui lui arrivait). Puis l'appareil remonte à 1.300 pieds, et là il disparait complètement. Plus tard on retrouva un morceau d'aile qui aurait pu lui appartenir, mais les faits à retenir dans ce cas, ce sont ses anomalies soulignées, même si l'épave principale a pu couler à une profondeur trop grande pour avoir été localisée (1, p. 48).

--- Le 6 septembre 2002, un Piper *Pawnee* prend contact avec le Contrôle de Nassau pour l'informer qu'il est parti de Fort Lauderdale (FL) pour Sainte-Croix. Soudain, sa voix cesse d'être entendue, et les écrans des radars révèlent que l'écho de l'appareil, qui l'avait montré juste au sud-est, a maintenant disparu (1, p. 48).

D'autres cas sont cités par Gian J. Quasar, mais sa liste s'arrête juste après celui cité en septembre 2002.

Autres détails à retenir

G. J. Quazar indique ceci : « *Il y a des douzaines d'autres disparitions identiques s'étant produites par beau temps, totalement différentes des nombreux désastres enregistrés par mauvaises conditions météo, où trouver des débris est chose courante (…) De toute façon, en supposant que toutes les anomalies signalées doivent être le fait de Dame nature, comment expliquer l'absence de débris ? ».* (1, pp. 48-49)

D'autre *part,* tous les pilotes nommément cités ici, hormis Peter Jensen, étaient des aviateurs chevronnés ayant plusieurs milliers d'heures de vol à leur actif. Même si certains ont pu être responsables de leurs propres disparitions, il reste à répondre aux questions suivantes :

1 - Pourquoi n'ont-ils jamais envoyé le moindre appel de détresse ?

2 - Pourquoi leurs systèmes automatiques de détresse (ELT) ne se sont-ils pas déclenchés ?

3 - Pourquoi dans de nombreux cas, l'écho des appareils concernés a disparu soudainement, sans signe annonciateur d'ennuis quelconques, sur les écrans des radars des contrôleurs aériens ? Précisons que tous les avions sont munis de transpondeurs, appareils qui permettent aux Contrôles aériens d'identifier rapidement et de localiser avec certitude les avions qui peuvent être en difficultés. (1, p. 50).

4 - Comment expliquer scientifiquement les vols sans consommation de carburant dans des zones étrangères à notre physique, ainsi que les appels de radio captés après épuisement apparent de leur fuel ?

5 - Pourquoi, dans certains cas, les contrôleurs aériens ont-ils signalé des « sauts » instantanés d'altitudes, comme 5.000, 11.000, 15.000, et 18.000 pieds ? (1, p. 48).

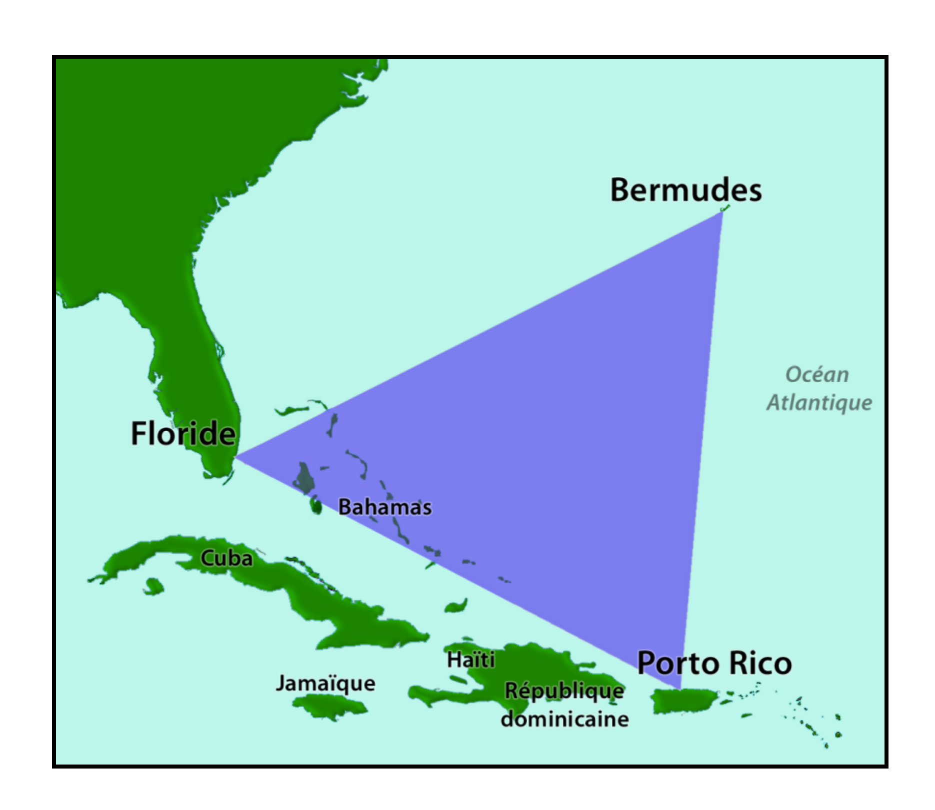
6 – Pourquoi ne retrouve-t-on jamais de traces matérielles de ces avions, ni de cadavres de leurs occupants ? (Le cas du Piper immergé n'est peut-être qu'un accident dû à des causes naturelles. Mais la disparition de la clé d'allumage, du verrouillage des portes, de l'absence de corps des occupants, et d'objets personnels, constitue un ensemble de faits restant à expliquer).

De plus, dans des cas d'accidents normaux bien connus dans l'aviation, les pilotes peuvent généralement envoyer des messages de détresse que reçoivent les contrôleurs aériens, et en cas de chute, il y a eu au moins un survivant récupéré par les sauveteurs (1, p. 48). Or, dans les cas paranormaux, il y a rarement des appels de détresse (d'ailleurs très fragmentaires et bizarres), reçus par des pilotes en vol, et presque jamais par des contrôleurs aériens.).

Les disparitions de navires feront l'objet d'une seconde partie dans la même revue, ainsi que nos conclusions.

Bibliographie :

1 – Gian J. Quasar, *Into the Bermuda Triangle*, International Marine, McGraw-Hill Company, Canden, Maine, E.U. 2004.



II – Disparitions dans le Triangle des Bermudes

(Selon l'enquêteur Gian J. Quasar)
2ème Partie : Les Navires, par Jean Sider

Introduction :

Avant d'entrer dans le vif du sujet, nous allons évoquer brièvement quelques scientifiques qui, à partir des années 1950, se sont penchés sur les phénomènes paranormaux, dont ceux du Triangle des Bermudes (T d B) :

David Zink, professeur à l'Université de Lamar, Texas. Il était convaincu que le mortel « feu de cristal » (de la légende de l'Atlantide) était à l'origine des anomalies de pesanteur et des perturbations magnétiques qui affectent le T d B (sic).

Joseph Goodavage, journaliste scientifique**,** estimait que cette zone était le siège d'un « trou noir », dans lequel les humains seraient aspirés par l'espace (sic).

Morris K. Jessup, professeur d'astronomie, pensait qu'il y avait une relation entre les énigmes du Triangle et une intensification des forces électromagnétiques par des Extraterrestres dans les parages, forces suffisantes pour transformer et transporter la matière d'une dimension à une autre (sic).

James Raymond Wolfe, universitaire qui étudiait les phénomènes paranormaux, faisait appel à Einstein quand il supposait qu'un agrégat de molécules de masse nulle frappe parfois un navire ou un avion, entraînant ceux-ci dans l'espace-temps. (1, pp. 311-312.)

Comme le lecteur pourra le constater, les hypothèses étaient déjà variées et même très engagées dès cette époque, surtout pour Morris K. Jessup. Rappelons que ce scientifique perdit la vie en 1959 dans des conditions extrêmement troublantes : dans sa voiture à l'arrêt, moteur en marche, un tuyau ayant été relié à celui de l'échappement des gaz, et aboutissant à l'intérieur du véhicule ! En effet, la police conclut à un suicide, alors qu'apparemment, le mode rarissime utilisé pour ce faire suggère plutôt un assassinat (2, p. 290). Son cas rappelle à notre mémoire celui du scientifique français René Hardy qui, à l'âge de 64 ans, « se suicida » chez lui à Nice le 12 juin 1972, à 07h45, d'une balle de pistolet dans la tempe, alors qu'il n'avait aucune raison de mettre fin à ses jours, ce que nous a confirmé Jean-Claude Dufour qui l'a très bien connu. René Hardy s'intéressait aussi aux ovnis et s'apprêtait à faire une communication sur une découverte qu'il avait faite sur ces phénomènes, plus précise que celle de M. K. Jessup ! D'après certains de ses amis ufologues, il était convaincu que les ovnis étaient occupés par des Extraterrestres de la même espèce que la nôtre, au point qu'ils pouvaient vivre parmi nous sans que nous puissions les reconnaître* ; qu'ils avaient un million d'années d'avance sur nous ; et qu'ils voyageaient dans la quatrième dimension ! (3).

** Le cas de la femme au sang bleu d'Amiens, différent des quatre grands groupes sanguins de notre espèce, n'a été connu que très brièvement en 1973, dans le livre de Daniel Réju (Fantômes et maisons hantées, chez Belfond, Paris, pp. 195-197.*

A noter que c'est Vincent Gaddis qui, le premier, a lancé l'expression « Triangle des Bermudes » en fixant ses trois angles aux Bermudes, la Floride, et Porto Rico. C'est donc une limitation théorique, car de l'avis du même auteur, des disparitions se sont produit aussi « *dans les régions adjacentes,* <u>*au nord et à l'est* » (sic) (2, p. 235</u>). Toutefois, un an auparavant, il avait déjà utilisé cette expression dans un article paru dans le magazine *Argosy.* (4, p. 12)

Retour sur la dernière banalisation du Triangle :

L'informateur anonyme citant les références du texte « expliquant » les mystères du TdB sur Internet en 2015 se serait référé soit à un article du Figaro du 18/12/2015, rédigé <u>par le chercheur du CNRS Gille Reverdin</u>, et mis à jour par Mathilde Revella un peu plus tard à la même date, soit à la source citée dans le texte du Figaro, à savoir : le *Journal of Geophysical Research »*, (<u>**sans origine, sans numérotation, ni date citée**</u> !).

Nous en avions pris seulement connaissance après la rédaction de la partie réservée aux avions (nous avons été informés un peu plus tard par des amis). Mais, quand on consulte ce qu'a écrit Gille Reverdin, on s'aperçoit que les scientifiques russes et norvégiens concernés faisaient allusion aux poches de méthane <u>de la Péninsule de Yamal, située au pourtour de l'Antarctique</u>. Donc, rien à voir avec le TdB.

D'ailleurs, le *Figaro* précise ceci : « *Toutefois, si la théorie de l'éclatement des poches de méthane est acceptable dans certaines parties de la planète, il est peu probable que ce phénomène se produise naturellement dans le Triangle des Bermudes, les fonds marins de l'Atlantique sont trop profonds et la matière organique pas assez importante pour provoquer des naufrages de navires, estime Gille Reverdin, du CNRS* ».

Tiens donc ! **Il y a là une nuance restrictive que notre réducteur de 2015 à « oublié » de préciser !** Nous aimons bien ce genre « d'oubli », car Il démontre le véritable état d'esprit de celui qui l'exclue volontairement parce qu'il s'oppose à son raisonnement…

Causes « normales » et causes paranormales :

Contrairement aux avions cités dans la première partie, nous citerons des cas de bateaux disparus avant 1980 et nous en donnons la raison ci-dessous :

Les navires qui disparaissent, à la différence des avions, ne dispensent pas les mêmes anomalies, sauf les trois suivantes :

1) On ne capte jamais leurs appels de détresse par télégraphie (morse), radio, téléphone ou les systèmes satellitaires (le morse a été abandonné le 1 février 1999 pour les navires, remplacé par un système satellitaire).

2) Leurs balises de signalisation de danger extrême ne se déclenchent pas (EPIRB, *Emergency position-indicating radio beacon,* balise d'indication radio d'urgence de position).

3) Il est extrêmement rare de retrouver une épave de bateau disparu dans les conditions citées en 1) et 2), ni même certains de leurs débris. Dans les très rares cas d'un seul débris récupéré, il vaut mieux ranger ce cas dans les accidents classiques : panne de moteurs, incendie, collision avec un récif ou un derelict, conditions météorologiques très brutales et imprévues, etc.

Selon G. J. Quasar : « *Partout, on estime que le nombre variable de disparitions peut entrer dans une fourchette se situant entre 200 à 10 fois ce chiffre dans les vingt-cinq dernières années* (1978-2003-NdJS). *Cela dépend de la manière dont s'y prend l'U.S. Coast Guard pour insérer les bateaux dans ses « statistiques »* (sic). *Car en même temps, tout enquêteur doit garder constamment à l'esprit que les Garde-côtes ne tiennent pas des statistiques concernant les bateaux disparus. Toutefois, les bureaux des Centres Municipaux, ou Districts Urbains, peuvent maintenir une liste de noms de navires, pour une raison quelconque, mais on y trouve surtout des navires étiquetés « En retard », ce qui peut être considéré comme très différent de « Disparu » pour les esprits chagrins. Quand on se renseigne sur les vaisseaux « En retard », on peut trouver 120 cas de ce genre en une année rien que dans le Septième District* seulement* (4, p. 62**).**

*** Subdivision administrative côtière de la Floride, dont Miami est le « chef-lieu ».**

C'est pire au Q.G des Garde-Côtes à Washington D.C. Leur façon de classer les disparitions en diverses catégories (pannes, incendies, coques fissurées, etc.), diminue énormément le caractère paranormal de certains cas, au point que celle appelée « ***Caused by another factor*** » » (sic), facile à traduire, est un langage de statistique pour « **personne ne sait comment** ». Ce qui, quand on élimine les vols, réduit le nombre de la classification « *Caused by another factor* » de 20 à 30 cas par an, pour les Cinquième et Septième districts de la Floride. Mais les Garde-côtes ne tiennent pas compte de certains cas, par insuffisance de renseignements, ce qui, selon G. J. Quasar, porte la moyenne chiffrée par ans à 60 disparitions (4, pp. 73 et 77). Ceci prouve que le mot d'ordre, dans les sphères officielles, est encore le suivant : « *Chut ! Silence dans les rangs !* ». Surtout quand on « oublie » les cas sans appels de détresse, et sans déclenchement de balises EPIRB.

Selon le capitaine John Waters, de l'U.S. Coast Guard : « *Quand un navire disparait sans avoir lancé d'appels de détresse, cela veut dire que sa disparition a été trop inattendue et trop rapide*

pour que son pilote n'ait plus été dans la capacité d'utiliser sa radio, même pas pour le plus court appel » (4, p. 62).

Il a rappelé aussi à G.J. Quasar le cas suivant :

--- Le 13 janvier 1955 **:** Le yacht *Home Sweet Home* (HSH) quitte Bermuda pour St. Thomas. Le capitaine Waters se souvînt que le RCC (*Rescue Coordination Control*) reçut un appel radio du yacht seulement quelques heures après son départ, comme suit : « *RCC, ici le HSH* ». C'est tout. Waters a poursuivi : « *C'était une voix calme et régulière* ». Mais celui qui s'est exprimé ainsi n'a jamais répondu aux appels du RCC pour lui dire qu'il pouvait filer vers sa destination car la météo lui était favorable. Ce yacht a disparu corps et biens, brusquement, tellement rapidement que le pilote n'a même pas pu réagir pour lancer un *Mayday !«* (*Au secours !*) malgré une météo sereine. Et aucune trace ne fut trouvée, ni de ses quatre occupants, malgré une très importante recherche. (4, p. 62).

Bien d'autres yachts, petits bateaux de pêche et de plaisance, ont disparu sans raison établie. Tous ces petits navires se sont évanouis sans météo tourmentée, sans le moindre appel radio, téléphoniques, ni signaux EPIRB. Toutefois G. J. Quasar a l'honnêteté de citer certains cas comportant quelques éléments susceptibles d'indiquer qu'un simple accident, d'origine inconnue certes, a pu causer la perte de certains d'entre eux. Par exemple, on a trouvé dans deux ou trois cas, un dinghy vide (canot pneumatique), ce qui suggère, soit que des passagers s'y sont embarqués peu avant la submersion de leur bateau, soit que le dinghy s'est détaché lui-même par suite d'un incident très violent et resta à flotter au gré du vent et des courants. Dans ces rares cas, une cause naturelle océane ou météorologique peut expliquer ces quelques drames (pp.67-69). Tout comme il précise bien qu'il faut aussi penser que même les gros transports de la marine marchande peuvent également être confrontés à de brusques phénomènes marins et éoliens (vagues énormes dans les vents très forts).

Toutes les disparitions ne sont donc pas forcément dues à des faits paranormaux. Reste à comprendre comment les balises EPIRD, dans certains cas, ne se déclenchent pas, sans oublier l'absence d'appels de détresse, bien sûr. Attention, donc, de ne pas ranger toutes les disparitions dans la catégorie des faits paranormaux. Idem pour les causes naturelles, cela étant précisé à l'adresse de toutes les amateures et tous les amateurs et professionnels de la socio-psychologie (salut Pierrot !), qui solutionnent tous les mystères inexpliqués sans même chercher à consulter des sources sures, et en « oubliant » les EPIRB qui ne se déclenchent pas, tout comme les cas étranges tel celui cité ci-après.

Un cas « invraisemblable :

Le 22 décembre 1967, l'hôtelier Dan Burack part sur son yacht de plaisance, le *Witchcraft*, accompagné d'un ami, le Père Patrick Horgan, Oh, pas pour aller bien loin. Le religieux voulait voir les lumières de Noël de Miami à partir de la mer. Pour ce faire, le bateau s'est arrêté à environ 1 mille du rivage (1 mille marins = 1km853, NdJS), à la hauteur de la bouée n° 7, à l'entrée du port de Miami. Vers 9h00 p.m. (21h00), le RCC reçoit un appel de Burack qui demande de l'aide. Il explique qu'il a besoin d'être remorqué au port parce qu'il pensait avoir été heurté par quelque chose sous l'eau, ce qui avait endommagé son hélice. Une vedette des Garde-Côtes est dépêchée immédiatement sur le lieu du drame, et à 21h19 elle se trouve aux environs du point indiqué, attendant, comme convenu, que Burack allume une lampe pour situer sa position. Mais aucune lumière n'a jamais été allumée. Une recherche prolongée est alors engagée dans le Gulf Stream sur une zone de 1.200 milles marins carrés. En vain. A noter que Burack avait à bord de son bateau des combinaisons de survie, sans oublier le fait qu'il avait apporté de couteuses modifications à son yack, pour le rendre insubmersible, afin qu'il reste visible même en cas de grosse avarie. On ne revit plus jamais le *Witchcraft*, ni ses deux passagers (4, pp. 63-64). Signalons que *Witchcraft* se traduit littéralement par *Sorcellerie*, et familièrement par *Magie*. Coïncidence fortuite, bien sûr, et pas drôle du tout.

Enumérer une succession de noms de petits bateaux (de pêche et de plaisance) ne servirait pas à grand-chose. G.J. Quasar en cite une ribambelle, mais en faire autant lasserait le lecteur. Avant de passer aux navires de forts tonnages, rappelons brièvement deux cas majeurs quand la télégraphie et la radiographie n'existaient pas. Nous ne prétendrons pas qu'ils sont paranormaux, car nous ne savons strictement rien sur ce qui leur est exactement arrivé. Nous les signalons pour respecter notre source, et surtout parce que se sont deux terribles drames aux nombreuses victimes :

1 - En 1854, le paquebot *City of Glasgow*, quitte New York pour Liverpool par la route du sud, avec 450 passagers. Disparu corps et biens.

2 - En 1880, le navire-école *HMS Atalanta*, part de Bermuda pour son port d'attache, avec 290 élèves à bord. Disparu corps et biens. (4, p. 56, pour ces deux cas)

G. J. Quasar cite une vingtaine de navires à fort tonnage, tous ayant disparu dans le TdB sans que l'on puisse savoir pour quelles raisons, à des dates ou seules des lampes à huile et à pétrole étaient utilisées pour lancer des appels au secours. Mais on peut imaginer facilement que les conditions météorologiques, imprévisibles aux époques concernées, ont été tenues pour responsables de ces disparitions. Donc, impossible de savoir si le paranormal a été le coupable pour quelques-uns d'entre eux ; d'autant que l'on ne soupçonnait aucune raison non naturelle à ces époques-là.

Le même auteur signale aussi un certain Hugh Brown, ancien officier de police londonien, qui vit retraité au Canada où il tient à jour *l'International Registry of Sunken Ships* (Registre International des Navires Coulés). Il contient des données de plusieurs milliers d'entrées relatives a :

1°) Des navires manquants (disparus).

2°) Des épaves retrouvées de navires naufragés.

3°) Des découvertes d'épaves de bateaux plus ou moins anciens, contenant des objets précieux divers.

4°) Des opérations de sauvetages en mer, etc.
Cette somme énorme d'efforts couvre plusieurs siècles d'évènements maritimes plus ou moins calamiteux. (4, pp.56-57).

Rien que pour l'année 2000, G. J. Quasar prétend que le nombre de navires disparus dans le TdB (presque tous des petits bateaux de pêche et de plaisance, pour ne pas dire tous), se chiffre à 130 ! Tous sont pointés par l'U.S. Coast Guard : « overdue », « odu », « ovd » ou « unreported » (« en retard » pour les trois premiers termes, et « non signalé », pour le quatrième). (4, p. 73)

Navires marchands disparus :

Nous détaillerons ci-après quelques cas de navires de transports de marchandises aux tonnages plus ou moins importants, qui se sont évaporés quand les moyens de communications modernes sans fil ont été employés, mais sans appels de détresse, ni de déclenchements de leurs balises EPIRB quand elles devinrent obligatoires, et sans laisser la moindre trace.

Le 3 mars 1918, le charbonnier *Cyclops* quitte La Barbade, où il a fait une escale de 24 heures. Il transporte une cargaison de manganèse et 309 personnes (équipage et passagers compris), après être parti de Rio de Janeiro. Il devait rejoindre Baltimore (Maryland). Il a disparu sans appels de détresse (Il avait bien la télégraphie sans fil). Toutefois, divers éléments signalés par le responsable britannique de La Barbade semblent indiquer qu'il pourrait s'agir d'une mutinerie, suivie d'une action de piraterie ou de prise de guerre, car une partie de l'équipage était composée d'individus d'origine allemande. Cependant, ce bateau ne fut jamais retrouvé après la fin de la

première Guerre Mondiale qui sévissait à l'époque, malgré des recherches dans tous les ports de l'Allemagne. (4, pp.58-60). Cité ici pour la forme avec des réserves (NdJS).

Le 1 octobre 1923, la goélette canadienne de 139 pieds *E. E. Armstrong* quitte Kingston, Jamaïque, avec une cargaison de farine* et d'écorce de mangroves (ou de palétuviers) pour la Martinique. Disparue sans raison connue. (Voir plus bas l'autre astérisque du cargo *Poet*).

En mars 1926, le *Suduffco*, avec 29 hommes d'équipage, quitte New York pour Los Angeles. Cargaison : 4.000 tonnes de marchandises diverses. Malgré un trafic maritime intense avant l'entrée et après la sortie du canal de Panama, aucun navire n'a signalé le moindre appel de détresse de ce navire.

En 1938, l'*Anglo Australian,* de 420 pieds (126 m) reliant Cardiff (Pays de Galles), à la Colombie Britannique passe à Fayal, avec 38 marins et le capitaine Parslow. Ce dernier annonce : « Tout va bien ». Puis plus d'appels. Son parcours devait le faire passer dans le TdB. Disparu on ne sait comment.

En février 1948, le *Samkay,* 43 hommes d'équipage, a été signalé la dernière fois dans les environs des Açores, et avait annoncé aussi que tout allait bien. Plus d'appels par la suite. Il n'avait aucune cargaison et ne naviguait qu'avec du ballast. Lui aussi devait passer par le TdB.

Le 5 avril 1950, le caboteur *Sandra*, porteur d'une cargaison de DDT, quitte Savannah (Géorgie), pour Puerto Cabellos, Venezuela. Son dernier message l'a situé au large de la Floride. Puis, plus rien. Disparu sans raison établie.

En octobre 1971, c'est le cargo *El Caribe,* de 337 pieds, qui s'évanouit complètement, dans des eaux calmes, après avoir signalé lui-même que sa destination était Santo Domingo.

Le 24 octobre 1980, le cargo *Poet,* long de 520 pieds, quitte Cape Henlopen, Delaware, avec un chargement de blé*. Le 26 octobre il est en transit, et doit se rendre à Port Saïd, en Égypte. Il disparait avec un équipage de 34 hommes. On supposa qu'il avait dû avoir un accident pendant qu'il passait au nord de Bermuda. (4, pp. 66-67). Comme à l'habitude, de nombreuses hypothèses liées à des phénomènes « normaux » ont été avancées par diverses autorités : météos calamiteuses, fermentation du blé qui aurait provoqué des fissures dans la coque et envoyé le cargo par le fond, explosion des moteurs, incendie, incompétence du capitaine, et tutti quanti…

** Les fées d'antan, devenues les Extraterrestres de nos jours, volaient aussi de la nourriture, dont du blé. De là à dire que cette cargaison n'aurait pas été perdue pour tout le monde, ce serait aller un peu vite, mais qui sait ce dont sont capables les forces « étrangères » qui semblent à l'œuvre derrière ces bien mystérieux et tragiques incidents ? A noter que G. J. Quasar indique rarement le genre de cargaison des navires disparus, ce qui ne nous permet pas de trancher plus fermement. S'il s'agit d'intelligences supérieures X agissant intentionnellement, il faut bien qu'elles aient une raison pour agir ainsi. Mais comment démontrer le bienfondé de ce qui n'est qu'une supposition gratuite ?*

En avril 1991, c'est le navire marchand *Kurika* qui disparaît entre Bermuda et les Açores. Il est déclaré « En retard » par la Lloyd de Londres (4, p. 71). Un « retard » définitif bien sûr, comme indiqué supra. (NdJS)

En mars 1995, le *Jamanic K*., cargo de 357 tonneaux*, quitte Cape Haïtien pour Miami. Disparu on ne sait comment. (4, pp. 56-79 pour tous les cas cités)

***Ancienne unité internationale de volume pour le jaugeage des navires équivalant à 2,83 m³.**

G. J. Quasar publie aussi une liste de « navires en retard » pour 1999 seulement, qui émane de la Direction de l'U.S. Coast Guard, à Washington, D.C. Il y en a 27, qui vont du simple kayak au

yacht, en passant par le voilier, le hors-bord, la vedette, et autres petites embarcations motorisées. Mais le premier cas cité porte le n° 166 et le dernier le n° 1139. Sur ces 27 incidents, 22 sont déclarés « *closed* » (fermés, classés), 1 seul « *Suspend* » (en attente), et 4 sans aucune indication. (4, pp. 74-76). Cela représente plus de mille entrées, mais il n'est pas précisé le nombre d'années concernées.

La plupart des disparitions se produisent dans les eaux au sud du TdB, autour de l'Archipel des Bahamas, et au sud de la Floride. (4, p. 80)

Anomalies diverses :

1°) En août 1969, les deux gardiens du phare Great Isaac, près de Bimini, Ivan Major et B. Mollings, disparaissent pour une raison inconnue, car on retrouve cette installation désertée de ses deux occupants. La radio CB était restée allumée et laissait entendre les conversations des navigateurs sur les bateaux qui passaient à proximité du phare. (4, p. 71)

2°) Le 4 mai 2002 : un signal EPIRB de détresse se déclenche et indique un point situé à seulement 50 milles nautiques de Bermuda. Des secours rapides sont mis en œuvre mais, parvenus sur place, les sauveteurs ne relèvent pas la moindre trace, tandis que la balise continue d'émettre *« comme si elle était activée à partir d'un autre lieu de l'espace et du temps* » (sic). (4, pp. 79)

3°) Diverses sources lumineuses et de brillants éclairs ont été remarqués dans le TdB, aussi bien à la surface que sous les flots, par de nombreux équipages de cargos, mais aucun cas précis et plus détaillé n'est cité. Cette situation, indique C. J. Quasar, suggère une activité qui n'a jamais été déterminée (4, p. 19). Rappelons que la revue LDLN (*Lumières Dans La Nuit*), a publié un article en trois parties sur des phénomènes lumineux extrêmement détaillés, exhumés par Maurice Thil à la B. N. de Paris dans de vieux numéros de la revue britannique *Marine Observer*. Tous ne concernent que des cas signalés par des capitaines de cargos se déplaçant généralement dans des eaux différentes, celles du Pacifique, au large des côtes de pays de l'Extrême-Orient et de l'Asie. (5, LDLN n° 406, 407, et 409).

Des scientifiques expliquent ces phénomènes lumineux marins par l'activité de certains micro-organismes marins phosphorescents. Oui mais quid de ladite activité ? Quels animaux marins sont capables « d'activer » pareils phénomènes ? Aucun. Ce ne sont ni des micro-organismes comme les *noctiluca scintillans,* ni autres petites créatures marines, comme certains rationalistes impénitents l'ont affirmé avec une véhémence relevant beaucoup trop de la dialectique pédante et pesante.

4°) N'oublions pas les mêmes phénomènes lumineux vus, à peu de choses près, à **moins d'un mètre au-dessus de la mer** par plusieurs capitaines de cargos (6). Existerait-il des micro-organismes subaquatiques luminescents qui pourraient faire du vol plané en masses énormes couvrant plusieurs centaines de milles nautiques carrés de tracés aux structures géométriques et extrêmement régulières, longues au point d'en être impressionnantes, et ce au-dessus de la mer ? Ridicule…

5°) Des phénomènes électromagnétiques ont été enregistrés aussi dans le TdB. Des rapports font état de navires disparaissant momentanément des radars de ports et d'autres navires, et ce durant plusieurs heures, avant de réapparaître intacts. Ils ont persisté durant les 25 dernières années (1978-2003, NdJS). Plus tard, on a constaté qu'aux mêmes moments où ils furent invisibles aux radars, lesdits navires ont été aussi affectés par d'inexplicables pertes d'énergie. Dans un cas identique, le 23 mars 2002, le paquebot *Destiny* a même été rendu ingouvernable à la suite de la perte de toute son électricité au point de dériver et de s'échouer. Même les téléphones des passagers n'ont pu fonctionner tant que l'électricité à bord fut « suspendue ». (5, p. 106).

6°) Des ovnis et des objets sous-marins non identifiés - *USO* en américain - pour *Unidentified Submarine Objects)* ont été observés dans le TdB par divers témoins dont le Dr. J. Manson

Valentine, ancien professeur d'océanographie à l'Université de Miami. Tout comme il a évoqué aussi l'existence d'étranges brouillards surgissant et disparaissant brusquement en même temps que certaines anomalies électromagnétiques, comme si ces deux phénomènes étaient étroitement liés. De nombreux témoignages sont cités par G. J. Quasar, certains concernant des *USO* longs de 100 à 200 pieds (32m50 à 65m), de forme oblongue plutôt que discoïdale, sans hublots ni ailerons, ou autres dispositifs extérieurs. (5, pp. 112-117).

Conclusions :

L'impression que nous avons éprouvée à la lecture du livre de G. J. Quasar est surtout un respect indéniable pour la somme colossale d'efforts qu'il a consentis pour mener ses recherches à terme. D'évidence, quelque chose de très anormal se passe dans cette zone maritime surnommée Triangle des Bermudes. Mais nous laisserons au lecteur de soin de se forger lui-même l'explication qui lui conviendra.

Toutefois, nous rappellerons aux mémoires défaillantes des adeptes des illusions d'optique et des rêves éveillés, qu'il existe un rapport publié en 1860 par la *Geologic Society of Great Britain*, soumis à la *British Association*. Selon le scientifique Ivan T. Sanderson, qui était membre de ladite *Society*, ledit rapport est intitulé *Météorites sous la mer et boules de feu : de l'an 29 à l'an 1860* ; l'auteur de ce document étant un certain R.P. Greg. Voici ce que Sanderson en dit :

« *C'est une communication des plus remarquables jamais publiées qui devrait être lue par tous, depuis les astronomes jusqu'aux fans des OVNI, et avant que l'un d'eux se mette à pontifier. Elle comporte plus de deux mille rapports d'objets tangibles manœuvrant dans le ciel, tombant du ciel, explosant, tuant des gens, laissant choir tout un bric-à-brac depuis des « pierres » jusqu'à des objets de métal en passant par des espèces d'énormes gouttes de substances gélatineuses ; et qui, à l'occasion, surgissaient de la mer, ou y plongeaient [...]*

Même Charles Fort a déterré bon nombre de rapports semblables et, parmi ceux-là, plusieurs allées et venues, sous la mer et hors de la mer, d'objets non identifiés qui semblent être des « constructions », intelligemment manœuvrées et se livrant à des évolutions dont les météores et bolides sont incapables ». (7, pp. 46-47).

Nous possédons *The Complete Books of Charles Fort,* édité en 1974 par Dover Publications, Inc., New York. E. U., ce qui nous a permis de constater que les allégations qui lui sont prêtées par Ivan T. Sanderson se vérifient dans le chapitre 21 du *Livre des Damnés*, ou pages 270-279 de l'édition complète citée en référence supra. Le lecteur en pensera ce qu'il voudra, ce qui nous épargnera de nous égarer dans des commentaires superflus qui auraient pu déplaire au lecteur.

Bibliographie :

1 – Robert de la Croix, *Histoire secrète des Océans*, éditions l'Ancre de Marine, Saint-Malo, 1998, réédition de 1978.

2 – Vincent Gaddis, *Les vrais mystères de la mer*, France Empire, 1966, édition américaine sous le titre *Invisibles Horizons*, Chilton Books, Philadelphie et New York, 1965.

3 – Jean-Pierre Mériadec, *L'ESPOIR-HEBDO*, Nice, 31 Mars 1973.

4 – Gian J. Quasar, *Into the Bermuda Triangle*, International/McGraw-Hill, Candon, Maine, USA, 2004

5 - LDLN n° 406, 407, et 409, Maurice Thil & Joël Mesnard, article en trois parties.

6 - LDLN n°409, pp. 22 et 25.

7 – Ivan T. Sanderson, *Les invisibles sous les mers*, éditions Albin Michel, Paris, 1979.

III - Etude de traces de fluorescence trouvées sur des personnes contactées et victimes d'abductions

La post-luminescence dans les expériences d'abduction.
Par Eve Frances Lorgen, M. A.

@Michel Turco : Document que j'ai reçu de Jean-Claude Dufour.

Le sujet de cet article n'est pas nouveau mais il semble avoir été oublié dans les "tiroirs" des ufologues" :

Combien de fois ayez-vous entendu parler des conséquences d'expériences classiques d'abduction : Observation d'un OVNI, temps manquant, marques peu communes sur le corps, souvenirs de créatures étrangères aux grands yeux noirs, et de stress post traumatique à divers degrés ? Mais, d'autre part, avez-vous jamais entendu parler de la post luminescence succédant les expériences d'abduction ?

Derrel Sims a observé cette fluorescence, une légère luminescence mise en évidence par une source d'énergie ultra-violette (lumière noire), dans beaucoup de cas de mutilation de bétail associés à une activité UFO. L'intuition de Sims s'est avérée exacte. Les investigations de Derrel ont indiqué la présence de fluorescence sur divers emplacements du corps des abductés dans approximativement cinq pour cent de ses cas d'abduction. En tant que biochimiste qui a par habitude travaillée avec la fluorescence, j'ai été intriguée. Cherchant une explication scientifique pour l'effet de "*post luminescence*" j'ai accompagné Derrel Sims lors d'une enquête d'abduction pour être moi-même témoin de la fluorescence.

Un abducté ayant rapporté une rencontre récente a été interviewé par Derrel, moi-même, et le Docteur Roger Leir qui, aimablement, a mis à disposition son cabinet et pris en charge la consultation médicale, gratuitement. Après l'entrevue, nous sommes entrés tous les quatre dans un petit bureau obscurci du docteur, alimenté par de la lumière noire ultra-violette. Une fluorescence bleuâtre-blanche a été observée sur les mains et les doigts du patient. Le Docteur Leir a frotté la main de l'abducté afin de vérifier si la fluorescence pourrait être enlevée - ce n'était pas le cas.

Derrel a remarqué que la fluorescence est souvent sous cutanée et ne peut pas être enlevée. J'ai proposé d'essayer de frotter avec de l'alcool, que cela pourrait enlever ou éteindre la fluorescence - le docteur a donc essuyé les zones touchées avec une tige imbibée d'alcool d'isopropyle - Immédiatement, la fluorescence s'est estompée. Dans des minutes suivantes la main du patient a été de nouveau vérifiée avec la lumière noire et l'intuition de Derrel était une fois de plus correcte. La luminescence avait retrouvé son intensité et sa couleur originales et était apparemment sous cutanée.

J'étais encore sceptique. La fluorescence pouvait peut-être venir de l'environnement normal, de certains agents offensants tels que des produits de beauté, du détergent ou même de l'urine de chien. L'urine sèche de chien est fluorescente quand elle est irradiée par les UV et les propriétaires vérifient par habitude leurs locataires avec une lumière noire ultra-violette pour vérifier la présence d'urine de chien.

Quelques détergents et savons contiennent également des blanchisseurs et des éclaircissants montrant une fluorescence.

Des choses simples et inoffensives telles que du papier, comme des étiquettes cousues sur des encolures de vêtements, contiennent des blanchisseurs fluorescents qui peuvent frotter la peau de manière sur-cutanée ; j'ai noté cette fluorescence accidentelle un matin. Les substances de ce type peuvent être éliminées en ce qui concerne la fluorescence due au contact avec des aliens.

J'ai passé en revue les résultats de la fluorescence de Derrel de plusieurs autres abductés et j'ai établi un diagramme. Voir Diagramme ci-dessous : Résultats de fluorescence sur les abductés.

Les résultats sont effrayants. Une fluorescence primaire évidente de couleur verte jaunâtre a été trouvée sur des personnes suivant une abduction. Elle se situait sur diverses parties du corps : Les bras, épaule, oreilles, seins, jambes, mains, menton, torse et même à l'intérieur de la bouche. La majeure partie de la fluorescence était sous-cutanée. Dans un cas, la partie touchée sur la paume a été rigoureusement massée (frottée), la fluorescence s'est diffusée dans les secteurs massés de la main et des doigts et est restée sous-cutanée.

Une fluorescence rougeâtre-rose peu commune a été découverte sur les mains, les doigts, les paumes et les régions du cou d'une abductée qui s'est rappelé avoir "*cajolé*" des enfants hybrides pendant son expérience. Dans d'autres cas : une fluorescence blanche a été trouvée dans la bouche, les membranes muqueuses orales et la langue. Une fluorescence bleue a été observée sur les mains, et sur les bras représentant des motifs peu communs. Des inscriptions telles que le croissant, le triangle, étaient évidentes comme si les individus avaient été délibérément marqués. Mais en général, la majeure partie de la fluorescence a été trouvée comme des éclaboussures irrégulières. Cette fluorescence a été visualisée en utilisant une source lumineuse UV (disponible dans le commerce) dans une pièce sombre. La plupart des fluorescences se sont estompées et ont disparu d'un à quatre jours après l'abduction.

Après avoir passé les résultats de Derrel en revue, je me suis demandé - pourquoi la fluorescence ? Ces étrangers - ou qui que ce soit manipulant les abductés - sont-ils bioluminescents ? Emploient-ils délibérément les étiquettes fluorescentes pour marquer les abductés ? Pour comprendre les utilisations de la fluorescence, une vue d'ensemble simplifiée de la fluorescence est décrite ci-dessous.

La nature de la fluorescence :

Au niveau chimique, quand une substance luminescente absorbe certaines formes d'énergie chimiques ou de lumière, souvent dans la gamme UV, sa configuration électronique déclenche une force plus élevée, après quoi elle revient à son état fondamental. Cette énergie excessive est libérée comme quantum de lumière - fluorescence. Les substances ou les fluorophores luminescents peuvent exister dans les organismes biologiques, la bioluminescence, dans des réactions chimiques comme chimiluminescence, et en tant que fluorescence directe - par laquelle la source d'excitation d'énergie est la lumière directe (c.-à-d., UV).

Chez les organismes bioluminescents telles que la luciole, certains mycètes, les vers et la vie marine, l'émission de la fluorescence est activée par un processus biochimique plutôt que l'énergie légère directe. Un exemple de chimiluminescence est phosphorescence vraie, par lequel la lueur verdâtre est un résultat du phosphore d'élément réagissant avec l'oxygène dans le ciel. On peut observer la fluorescence directe avec les fluorophores organiques et avec les minéraux naturels tels que la willémite, le feldspath et l'uranium minéral. Il y a des myriades de composés fluorescents organiques tels que les colorants aromatiques, quelques drogues, huiles de pétrole, graisses, et les étiquettes et sondes fluorescentes. Dans l'industrie de biotechnologie il y a des centaines de sondes fluorescentes, l'utilisation la plus commune étant de marquer des cellules et des bio molécules, tels que l'ADN. Les fluorophores sont également d'excellents outils pour la détection des oligo - métaux et des pesticides en chimie analytique.

Basé sur ma connaissance et expérience avec la fluorescence, les résultats de Sim sur des abductées peuvent suggérer plusieurs choses :

La contamination fluorescente des substances dans l'environnement normal des abductés. Ces choses peuvent être éliminées par la vérification de fluorescence avec une lumière noire dans l'environnement de la maison et du travail de l'individu. Si la fluorescence est sous-cutanée, alors l'agent offensant a la capacité de répandre sous la peau telle qu'une huile ou un dissolvant.

Les éclaboussures irrégulières suggèrent la manipulation possible par les entités étrangères, comme si la fluorescence transmise était due à un composant naturel ou souillant sur la peau. Une "empreinte digitale" étrangère si vous voulez. La fluorescence a également été observée sur du bétail mutilé cependant, la source et le mécanisme de ce phénomène fluorescent peut être différent de ce que nous observons sur les abductés.

Les motifs et autres inscriptions uniques suggèrent une application, une identification ou une inscription possible de matériel fluorescent sur le corps d'abductés, quelques bêtes mutilées liées à l'activité de UFO sont censées être pré - marquées avant des excisions chirurgicales.

La fluorescence anormale des substances normalement non fluorescentes peut être due à des forces élevées de transitions électroniques, telles que des décalages interdimensionnels.

Résultats de fluorescence sur les abductés :

Couleur de la fluorescence : Vert jaunâtre brillant,
Emplacement sur le corps : Derrière l'oreille,
Description : Croissant de J-forme, 1"long,

Couleur de la fluorescence : Vert jaunâtre brillant,
Emplacement sur le corps : Bras, épaule,
Description : Barre de 2.5"avec 3, marques de coutil de 0.5" dessous,

Couleur de la fluorescence : Vert jaunâtre brillant,
Emplacement sur le corps : Menton, torse, clavicule,
Description : Triangle isocèle de 10", du menton jusqu'au-dessus de la clavicule,

Couleur de la fluorescence : Vert jaunâtre brillant,
Emplacement sur le corps : Ouverture vaginale,
Description : Éclaboussure irrégulière,

Couleur de la fluorescence : Vert jaunâtre brillant,
Emplacement sur le corps : Seins,
Description : Éclaboussure irrégulière,

Couleur de la fluorescence : Vert jaunâtre brillant,
Emplacement sur le corps : Bas du dos,
Description : Éclaboussure irrégulière,

Couleur de la fluorescence : Vert jaunâtre brillant,
Emplacement sur le corps : Cheveux de chien,
Description : Éclaboussure irrégulière,

Couleur de la fluorescence : Vert jaunâtre brillant,
Emplacement sur le corps : Main, paume,
Description : Cercle de taille de dixième de dollar, diffusé dans la main et les doigts avec le massage,

Couleur de la fluorescence : Vert jaunâtre brillant,
Emplacement sur le corps : Bouche intérieure,
Description : Éclaboussure irrégulière,

Couleur de la fluorescence : Vert jaunâtre brillant,
Emplacement sur le corps : Dessus des pieds,
Description : Éclaboussure irrégulière,

Couleur de la fluorescence :	Bleu-blanc très léger,
Emplacement sur le corps :	Biceps intérieur,
Description :	Indéfinissable,
Couleur :	Bleu-clair,
Emplacement sur le corps :	A l'intérieur de bouche,
Description :	Éclaboussure irrégulière,
Couleur ;	Bleu-clair,
Emplacement sur le corps :	Langue,
Description :	Bande longue de 2" au centre de la langue,
Couleur :	Bleu,
Emplacement :	Sur le corps, bras,
Description :	Cœur de 4",
Couleur :	Lavande,
Emplacement sur le corps :	Avant-bras gauche,
Description :	0.75 "long, marque rectangulaire large de 0.187",
Couleur :	Rouge-rose (rose chaud),
Emplacement sur le corps :	Doigts, cou,
Description :	Taches, éclaboussure irrégulière,
Couleur :	Orange,
Emplacement sur le corps :	Langue, narine, visage,
Description :	Taches irrégulières,
Couleur :	Orange,
Emplacement sur le corps :	Torse, secteur pubien, visage, cou, langue,
Description :	Points diffus irréguliers,

Le temps d'effacement de fluorescence s'est étendu d'une heure à 14 jours.

Fluorescence visualisée avec une lumière noire UV dans un secteur obscurci.

Remarques et conclusion :

Les marques fluorescentes trouvées sur des abductées sont probablement un certain type de matière fluorescente organique employée par les "*abducteurs*" ayant comme capacité de se répandre dans les couches sous-cutanées de la peau. La majeure partie de la fluorescence observée sont des marques irrégulières sous-cutanées, des taches jaunâtre-vertes ou bleuâtre-lavande. Ceci suggère une contamination de fluorophore utilisée comme marqueurs par les ravisseurs - technique de laboratoire. Ou plus intéressant, un résidu fluorescent naturel transmis par la peau étrangère - peut-être une forme unique de bioluminescence.

Selon la recherche sur les mutilations de bétail, une substance luminescente a été trouvée sur les zones chirurgicalement excisés. Nous ne savons actuellement pas s'il s'agit du même matériel fluorescent observé sur les abductés. Faire une évaluation plus claire de ce qui se produit vraiment, et de ce que sont ces substances fluorescentes, exigerait une analyse qualitative coûteuse. Jusqu'à ce que de telles analyses soient effectuées, je ne peux que faire des suppositions sur l'effet de post luminescence. Mais paradoxalement, pour le cercle scientifique universitaire, voir n'est pas croire - même si des aliens lumineux se tiennent exactement devant nous !

Que faudra-t-il à la communauté scientifique et au monde dans son ensemble pour croire que les abductions se produisent bien sous nos yeux ? Il faudra davantage que des faits scientifiques et que la crédibilité des témoins pour prouver que des créatures étrangères sont "dehors" Il nous faudra une intuition humaine brillante - dépassant celles de ces créatures - si nous ne voulons pas finir comme le bétail.

Références :

Leninger, Biochemistry, Worth Publishers, 1979. Second Edition. pp. 504 Kasten, Frederick, Fluorescent Probes used in Molecular Biology, (1991), Williams and Wilkins, Ch. 2

Baur, Henry, et al, Instrumental Analysis, Allyn and Bacon, (1978), pp.243-46

Sims, Derrel, personal communication Robbins, Manuel, Gems and Minerals Under UV Light, (1994), Geosciences Press, Inc.

Kohen, Santus, and Hirschberg, Photobiology, Academic Press, (1995), Ch. 6

Source :

http://www.burlingtonnews.net/abductionflourescents.html
http://www.burlingtonnews.net/abductions.html
http://www.burlingtonnews.net/abductionsmooreintro.html

IV – Nécrologie - Monde Ufo

1 - Décès de Jean-Charles Duboc survenu le 17 mars 2018. Ancien pilote de ligne, il avait observé le passage d'un ovni en 1994 au cours d'un vol en Airbus A320 entre Nice et Londres.



2 – Communiqué de Gilles Durand : Francine Fouéré - La doyenne et pionnière de l'Ufologie française nous a quittée le 26 mai 2018.

Nous avons appris la triste nouvelle - malheureusement attendue - du décès de Francine Fouéré, dans sa 92ème année. Gilles Thomas et moi-même nous étions rendus à son chevet à l'hôpital Bellan (Paris 14è) le 3 mai dernier.

Francine Fouéré avait participé à la création du GEPA (Groupement d'Etude des Phénomènes Aériens) en 1962. Cette association prônait une étude scientifique et rigoureuse du phénomène OVNI qu'elle ne cessa d'appeler "soucoupes volantes".

En 1970, Francine et René Fouéré, après le décès du président historique du GEPA : le Général d'Armée Aérienne Lionel-Max Chassin, prirent l'association en main et poursuivirent son développement et la publication de son organe : "Phénomènes Spatiaux" qui eut 51 numéros + 2 Hors-Série. Préalablement exista le "*Bulletin du GEPA*" qui connut 8 numéros.

Le GEPA organisait dès la fin des années 1960 et jusqu'au début des années 80 des réunions publiques régulières au Musée Social, 5 rue Las Cases, Paris 7ème. C'est là que se révélèrent de nombreuses passions pour l'étude des OVNIs, personnellement j'en suis, fréquentant ces réunions dès 1971 ou 1972, je fus chaperonné par François Couten et Henri Chaloupek.

J'avais pour le compte d'un travail scolaire, dans mon lycée, effectué avec un camarade une interview de Francine et René Fouéré en 1971, enregistrement malheureusement perdu. C'est à cette occasion que je pus visiter l'appartement/siège social du GEPA et ses archives.

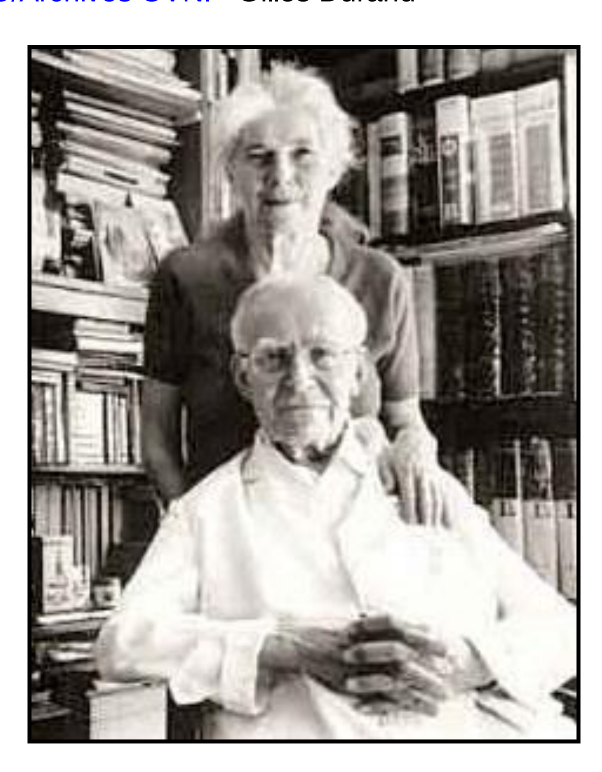
A chaque fois que je rencontrais Francine : elle me disait de façon systématique : « … Je te reconnais, toi, je me souviens quand tu venais aux réunions avec ton blouson noir et tes bottes de cowboys… ».

Lors de notre dernière visite à Francine à l'hôpital Bellan, Gilles Thomas et moi, malgré sa grande faiblesse il semble bien qu'elle nous ait encore reconnu, mais cela est peut-être dû à notre fertile imagination et notre souhait qu'il en soit ainsi, toutefois ce qui est sûr c'est qu'elle nous tenait fermement la main en nous remerciant d'être venu la voir.

Merci Francine, pour tout ce que vous avez fait pour l'ufologie et nous n'oublierons jamais tout ce qu'on vous doit.

Pour l' Association SCEAU/Archives OVNI - Gilles Durand





@Guy Loterre : L'étude des soucoupes volantes avait déjà eu un premier coup de semonce avec le départ de René Fouéré, et depuis hier soir Francine a définitivement enterré pour moi et pour tous les "*soucoupistes*", l'étude intelligente du phénomène tel qu'il fut sérieusement et scientifiquement traité dès le début. Les plus jeunes chercheurs ont perdu leurs Grands Parents et les gens de mon âge ont perdu leurs Parents.

@**Guy Coat** : (*La Gazette*) Madame Fouéré... et Monsieur Fouéré... ma jeunesse Ufologique... je ne puis en dire d'autres que je n'ai en mon esprit, que votre bon souvenir... rien de plus que rien d'autre, en complément de votre Amitié ! Je ne suis pas triste car quel bonheur de vous avoir eu en tant que tout, l’espérance et la découverte d’un Univers extra terrien !

---ooOoo—

La Gazette de l'Ufo



Gwion Coat ar Roc'h

Diffusion 2018

